

## DENİZ TİCARET HUKUKUNDA STARYANIN BAŞLAMASI

Mustafa TÜYSÜZ\*

### ÖZET

*Starya, geminin yükleme/boşaltma limanına varması üzerine başlar. Staryanın başlayabilmesi için ayrıca, yükleme/boşaltma limanında hazırlık ihbarında da bulunmak gerekir. Hazırlık ihbarı geminin vardığını ve yükleme/boşaltmaya hazır olduğunu gösterir. Staryanın başlayabilmesi için geminin, charter partide belirlenen yere (rıhtıma) yanaşmış olması gerekir. Bununla birlikte, charter partilerin çoğunluğunda, taşıyan lehine klozlar konabilmektedir. Bu klozlar arasında, wipon (limanda olsun olmasın), wibon (rıhtıma yanaşmış olsun olmasın), time lost (rıhtım beklerken kaybolan zamanın staryadan sayılacağı) klozları bulunmaktadır. Bu klozlar gereği, gemi limana varınca, rıhtım hazır olmasa da geçerli bir hazırlık ihbarı yapılabilir ve starya süresi işlemeye başlar.*

**Anahtar Kelimeler:** *Starya, hazırlık ihbarı, wibon klozu, time lost klozu, varmış gemi.*

### THE BEGINNING OF THE LAYTIME IN THE MARITIME TRADE LAW

#### ABSTRACT

*Laytime commence, after the vessel arrives in the loading/discharging port. Once the vessel has arrived at the place for loading and is ready to load, notice of readiness can and must be given to the charterer. The charter party may contain a wipon (whether in port or not), wibon (whether in berth or not) or time lost (time lost in waiting for berth to count as loading/discharging time) or whether free partique or not clause. Wipon, wibon or time lost clause covers any delay due to congestion of the port. These clauses means that the master can present the notice of readiness and that laytime starts as soon as the ship arrives in the port, even if there is no berth available.*

**Key Words:** *Laytime, notice of readiness, wibon clause, time lost clause, arrived ship.*

---

\* Yrd. Doç. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

## I. GİRİŞ

Starya süresi, geminin yükleme/boşaltma limanında, yükleme/boşaltma için beklemek zorunda olduğu süreyi ifade eder. Taşıyan, bir ücret talep etmeden bu süreler kadar o yerde beklemek zorundadır. Starya süresi bitiminden sonra ise, bir ücret talebiyle beklenilecek sürastarya süresine girilir. Sürastarya (*demurraj*) ücreti, starya süresi dolunca fazladan beklenen süreler için ödenir.

Starya süresinin başlangıcı, taraflar arasında yapılacak sözleşmede belirlenebilir. Böyle bir süre belirlenmemişse, yükleme/boşaltma için makul bir süre beklenmesi gerekir. Bu sürenin işlemeye başlayabilmesi için, geminin varmış ve hazırlık ihbarın yapılmış olması gerekir. Ayrıca varmış olan geminin her açıdan yükleme/boşaltmaya elverişli olması da gerekir.

## II. VARMIŞ GEMİ

Starya süresinin işlemeye başlayabilmesi için, geminin çarter partide belirlendiği şekilde varmış bir gemi (*arrived ship*) olması gerekir. Bu durum, geminin çarter partide kullanılan terimlere bağlı olarak, bir liman (*port*), dok (*dock*) veya bir rıhtıma (*berth*) vardığı anlamına gelir. Varmış gemi olabilmek için aynı zamanda geminin, temiz ve kargoyu almaya hazır olması yani yüke elverişli olması da gerekir.

Dolayısıyla, geminin belirlenen limana ya da rıhtıma varması (*arrived ship*) kavramı, salt varmadan daha geniş anlamdadır. Varmış gemi ile staryanın başlayabilmesi için; geminin çarter partide kararlaştırılmış yere (*port-dock-berth charter* ayrımı bu açıdan önemlidir) varması; geminin temiz olup, kargoyu almaya ya da boşaltmaya hazır ve hazırlık ihbarının yapılmış olması gerekir. Bu üç şartın sağlanması ile varmış gemi (*arrived ship*) statüsü elde edilir<sup>1</sup>.

Çarter partilerde, geminin belirlenen limana ne zaman varacağı belirlenebilir. Bu durumda geminin çarter partide belirlenen yükleme/boşaltma yerine zamanında varmış olması gerekir. Eğer, çarter

---

<sup>1</sup> ATAMER, Kerim, "Bir Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Whether In Bert Or Not Klozunun Uygulama Alanı ve Davada İleri Sürülmesi", İstanbul Barosu Dergisi, Yıl: 1991, S.1, C.65, s. 69, dn. 40.

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

partilerde, geminin belirlenen limana ne zaman varacağı açıkça belirlenmemişse, gemi makul bir süre içinde o limana varıp, hizmet vermeye başlamalıdır<sup>2</sup>.

Geminin çarter partide belirlenen yere veya “güvenli bir şekilde gidebilecek kadar onun yakınına” varması da söz konusu olabilir<sup>3</sup>. Böyle bir durumda gemini varmış olarak değerlendirilmesi sorunu ortaya çıkacaktır. Buna ilişkin bir hükmün sözleşmede olması durumunda problemin çözümü kolay olacaktır. Buna karşılık sözleşmede buna ilişkin bir hüküm yoksa, sorunlar ortaya çıkabilecektir.

Hukukumuzda, Türk Ticaret Kanunu (TTK) m. 1020’de, yükleme yerinin taşıtan tarafından gösterilmemiş veya bütün taşıtanlar yer göstermekte birleşmemiş olur ya da suyun derinliği, geminin selameti, mahalli nizamlar veya tesisler, verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, kaptanın mutad demirleme yerinde demirleyebileceği ifade edilmiştir. Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda<sup>4</sup> (YTTK) m. 1142’de, kaptanın gemiyi sözleşmede kararlaştırılan yere demirleyeceği, sözleşmede yalnızca yükleme yapılacak liman veya bölgenin kararlaştırılması durumunda, geminin bu liman veya bölge için tahsis edilmiş bekleme alanında yükleme yerinin belirlenmesini bekleyeceği öngörülmüştür. YTTK m. 1152/3’de ise, hazırlık ihbarında bulunulması üzerine gemiye yükleme yeri gösterilmez veya suyun derinliği, geminin selameti, yerel düzenlemeler veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, gemi bekleme alanında kalacağı öngörülmüştür. Aynı maddede liman yönetiminin talimatının, taşıtanın talimatı hükmünde olacağı da belirtilmiştir.

<sup>2</sup> CROMVELL, Anderson, “Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Time and Voyage Charters: Proceeding to Loading Port, Loading, and Related Problems”, Tulane Law Review, May, 1975, s. 881.

<sup>3</sup> Hukukumuzda, TTK m. 1020’de, yükleme yerinin taşıtan tarafından gösterilmemiş veya bütün taşıtanlar yer göstermekte birleşmemiş olur ya da suyun derinliği, geminin selameti, mahalli nizamlar veya tesisler, verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, kaptanın mutad demirleme yerinde demirleyebileceği ifade edilmiştir. Yeni Türk Ticaret Kanununda (YTTK) m. 1142’de, kaptanın gemiyi sözleşmede kararlaştırılan yere demirleyeceği, sözleşmede yalnızca yükleme yapılacak liman veya bölgenin kararlaştırılması durumunda, geminin bu liman veya bölge için tahsis edilmiş bekleme alanında yükleme yerinin belirlenmesini bekleyeceği düzenlenmiştir. YTTK, 1.7.2012 tarihinde yürürlüğe girecektir.

<sup>4</sup> YTTK, 1.7.2012 tarihinde yürürlüğe girecektir.

## Mustafa TÜYSÜZ

Bu durumda, geminin varmış kabul edileceğine ilişkin davalara İngiliz Hukukunda da rastlamaktayız. Belirlenen yerin yakınına ulaşmanın varmış gemiye (*arrived ship*) neden olmasına *Leonis Steamship Co. v. Rank Ltd.* davası<sup>5</sup> örnek verilebilir. Bu olayda gemi, rıhtıma rıhtımın kalabalık olması nedeniyle yanaşamamış, orada beş hafta beklemek zorunda kalmıştır. Beklediği (demirlediği) yer, limanın “ticari bölgesi” (*commercial area*) içinde sayılmıştır. Olayda, gemi varmış gemi olarak kabul edilmiştir. *Leonis Steamship Co. v. Rank, Ltd.* davasında, taraflar arasında bir port charter vardır. Gemi, limanın ticari alanına vardığında, bütün yükleme rıhtımları dolu olduğu için rıhtımdan biraz uzakta dalgakıranın dışında demirlemiştir. Kaptan, hazırlık ihbarını yapmış, ancak gemi birkaç gün rıhtıma yanaşamamıştır. Taşıtan, geminin rıhtıma yanaşmaya kadar staryanın başlamayacağını ileri sürmüştür ancak mahkeme, limanın ticari alanında bulunmayı yeterli görmüştür. Gemi, yüklemeye hazırdır ve gerçek yükleme noktasına şartların izin verdiği ölçüde yakındır. Kaptan, gemisini yüklemeye hazır bir şekilde taşıtanın hizmetine sunulabilecek elverişli bir yere getirmiştir<sup>6</sup>.

Aynı şekilde, İngiliz Hukukunda<sup>7</sup> *The Aello* davası<sup>8</sup>, “ticari bölge”nin coğrafik parametrelerini belirleme bakımından değinilebilecek bir karardır.

<sup>5</sup> [1908] 1 K.B. 499 (C.A. 1907) Cromwell, s. 883; United Nations Conference on Trade and Development, 27 June, 1990, Trade and Development Board Committee on Shipping Working Group on International Shipping Legislation Twelfth Session Geneva, 22 October, 1990, s. 60, <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/Reports%20and%20Documents/Charter%20Parties-A%20Comparative%20Analysis.pdf>, erişim 22.8.2011].

<sup>6</sup> BURKE, Raymond, J., “Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Voyage Charters -- Special Problems”, *Tulane Law Review*, Mayi 1975, s. 943.

<sup>7</sup> Deniz taşımacılığında İngilizler önemli bir yere sahip olduğundan, denizcilik alanındaki uygulamalar açısından İngiliz Hukukunun etkisi önemlidir. Taşımacılık sözleşmesinde taraflar, İngiliz Hukukunu kabul eden hüküm getirmeleri halinde de bu hukuk uygulanacaktır. İngiliz Hukukunda da, denizcilik alanında gelişmeler yasalardan ziyade, mahkeme kararları (case law) ile gerçekleşmektedir. Dolayısıyla, sürastaryaya ilişkin carterparti klozlarının Türk Hukuku açısından yorumlanmasında, kaynak İngiliz Hukukunun gerek TTK m.2/1 gereği ticari teamül olarak dikkate alınmasında gerekse taraf iradelerinin yorumlanmasında önemlidir (ATAMER, s. 63).

<sup>8</sup> [1961] A.C. 135 (1960) (CROMWELL, s. 883); BURKE, s. 943-944; United Nations Conference on Trade and Development, s. 60, <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/Reports%20and%20Documents/Charter%20Parties-A%20Comparative%20Analysis.pdf>.

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

Bu olayda, gemi sözleşmede belirlenen ve aynı zamanda normal olarak da limanın yükleme yeri olarak belirlenen yere, limanın sıkışık olması nedeniyle liman yetkilileri tarafından izin verilmediğinden yanaşamamıştır. Gemi doktan 22 mil uzak bir yolda (rotada), Buenos Aires'in yasal sınırları içinde bir yerde demirlemiştir. Taşıtan geminin varmış bir gemi olmadığını dolayısıyla staryanın başlamayacağını ileri sürmüştür. House of Lord bu iddiayı kabul etmiş ve geminin limanın ticari bölgesi içinde bulunmadığına karar vermiştir. House of Lord'un görüşü, geminin yüklemenin gerçekten yapılacağı yeri (noktayı) bulması yani olağan olarak bu çeşit kargonun yükleme işinin yapıldığı yere varmış olması, yönündedir.

Buna karşılık, The Johanna Oldendorff (1973) davasında *The Aello* davasında alınan kararın yanlış olduğu ifade edilmiştir. *The Johanna Oldendorff*<sup>9</sup> davasında House of Lord'a göre, gemi liman içinde taşıtanın "hemen ve etkili bir şekilde tasarruf edebileceği bir pozisyonda" ise ("*immediate and effective disposition*"), bu yer gemilerin olağan olarak demirledikleri yerden biraz uzak mesafe olsa bile, gemi varmış gemidir. Bununla birlikte, eğer gemi varması üzerine doğrudan bir rıhtıma yanaşamıyorsa, rıhtımın yakınında (*alongside*) olmadıkça, varmış gemi olmayacaktır<sup>10</sup>. Bu karar, bir liman (*port*) çarteri altında, varmış gemi kavramının sınırlarını genişletmiştir<sup>11</sup>. Öte yandan bu bir rıhtım (*berth*) çarteri olursa, starya başlamayacaktır. ABD mahkemeleri de "ticari bölge"

---

Olayda gemi, Birkenhead/Liverpool'a 2 Ocak'ta gelmiş. Sonra nehirde 3 ve 4 Ocak'ta yol almış ve demirlemesi emredilmiştir. Gemi, Birkenhead'deki boşaltma rıhtımından 17 mil mesafede demirlemiştir. 3 Ocak'ta hazırlık ihbarı verilmiş ve 4 Ocak'ta starya işlemeye başlamıştır. Gemi demirleme yerini 20 Ocak'ta terk etmiş ve boşaltmasını 29 Ocak'ta tamamlamıştır.

<sup>9</sup> [1973] 2 Lloyd's List L.R. 285 (H.L.) (WILSON, Willian, A., "Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: British Aspects of Chartering Problems: Some Recent Developments", Tulane Law Review, May, 1975, s. 1067; Cromwell, s. 883; BURKE, s. 944 United Nations Conference on Trade and Development, s. 60, <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/Reports%20and%20Documents/Charter%20Parties-A%20Comparative%20Analysis.pdf>.)].

<sup>10</sup> [1973] 2 Lloyd's List L.R. 291 (H.L.) (WILSON, s. 1068; CROMWELL, s. 883; BURKE, s. 944)].

<sup>11</sup> BURKE, s. 945.

## *Mustafa TÜYSÜZ*

kuralından ziyade “hemen ve etkili bir pozisyonda olma” kuralını daha mantıklı bulmuştur<sup>12</sup>.

Görüldüğü üzere geminin, limanın idarî, yasal ve malî sınırları dışında alışılmış bir demirleme yerinde beklemesi durumunda sorunlar ortaya çıkmaktadır. The Maratha Envoy olayında<sup>13</sup>, Temyiz Mahkemesi (The Court of Appeal), gemilerin limanın idarî, yasal, malî sınırları içerisine girmesinin gerekli olmadığına karar vermiştir. Bu karar, New York hakemlerinin Maritime Bulk Carriers v. Garnac Grain Co. davasındaki kararı üzerine dayanmıştır<sup>14</sup>. Bu olayda gemi, gemilerin Rotterdam limanına giriş için beklemeleri tavsiye edilen demirleme yerinde hazırlık ihbarında bulunmuştur. Hakemlerin çoğunluğunun kararı, burada yapılan hazırlık ihbarının geçerli olduğu yönündedir<sup>15</sup>.

Ancak belirtelim ki, eğer çarter partide, sadece limanın ismi belirlenmekle yetinilmeyip, belirli bir dok belirlenmişse (o limanda birden fazla dok olabilir), o limanda bunun aksine teamül yoksa, gemi o belirlenmiş doka yanaşmadıkça, varmış gemi olmayacaktır<sup>16</sup>. Aynı şekilde, çarter partide bir rıhtım (*berth*) belirlenmişse veya sözleşme ile taraflardan birine verilen yetki ile belirlenecekse, belirlenen bu rıhtıma ulaşmadan gemi varmış gemi sayılmayacaktır<sup>17</sup>.

Öte yandan, çarter partide yükleme/boşaltma yeri liman, rıhtım ya da dok yeri olarak belirlenmiş, ancak daha sonra bu yere giriş engellenmişse (yasaklanmışsa), taşıtan alternatif bir yer belirleyebilecektir. Bunun için

---

<sup>12</sup> CROMWELL, s. 883-884.

<sup>13</sup> United Nations Conference on Trade and Development, s. 60, <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/Reports%20and%20Documents/Charter%20Parties-A%20Comparative%20Analysis.pdf>.

<sup>14</sup> United Nations Conference on Trade and Development, s. 60, <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/Reports%20and%20Documents/Charter%20Parties-A%20Comparative%20Analysis.pdf>.

<sup>15</sup> Bu hususta, kıta Avrupa Hukukunda Almanya da, İngiliz ve ABD Hukukuyla aynı yöndedir (United Nations Conference on Trade and Development, s. 60, <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/Reports%20and%20Documents/Charter%20Parties-A%20Comparative%20Analysis.pdf>).

<sup>16</sup> [T. Scrutton, Charterparties and Bills of Lading 118-19 (18th ed. A. Mocatta, M. Mustill & S. Boyd 1974) (CROMWELL, s. 883)].

<sup>17</sup> CROMWELL, s. 883-884.

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

gemi makul bir süre beklemelidir<sup>18</sup>. Alternatif olarak belirlenen yerler çarter partide belirlenen limanın, rıhtımın ya da dokun sahası içinde olmalıdır. Geminin engellendiğinden söz edebilmek için, engelin yolculuğun normal (bilinen) bir olayı olmamalıdır. Ayrıca, engellenmenin fiziki olması gerekmemesine karşın, bu engel sadece geçici bir engel de olmamalıdır<sup>19</sup>. Bununla birlikte, engel kalıcı nitelikte ise, gemi belirlenen yükleme yerinin yakınında olmasa bile, taşıyan yükleme için alternatif bir yer seçebilmelidir<sup>20</sup>.

Görüldüğü üzere, geminin varmış gemi (*arrived ship*) olup olmadığını belirleme açısından, “*port*” ve “*berth*” çarter ayrımı önemlidir. Port çarter, geminin taşıma sözleşmesinde belirlenen (veya taşıtan tarafından belirlenen) limanda hazır olmasını gerektirir<sup>21</sup>. *Berth* çarter ise, geminin liman içinde bir rıhtımda yüklemeye hazır olmasını gerektirir<sup>22</sup>. *Port* çarter bakımından, geminin limana varmış olduğunun söylenebilmesi için, eğer gemi hemen bir rıhtıma yanaşamıyorsa, hemen ve taşıtanın işine yarayacak liman içinde bir yere varması gerekir. Bu durumda beklenen demirleme yeri, gemilerin olağan olarak bekledikleri bir yer olmalıdır<sup>23</sup>. Eğer gemi limanda diğer bir yerde bekliyorsa; taşıyanın, burasının yükleme veya boşaltma için rıhtımın yakınında imiş gibi tamamen taşıtana yönelik bir yer olduğunu ispatlaması gerekir<sup>24</sup>.

BIMCO'nun the Uniform General Charter (GENCON) port çarter Klotz 1'de de buna ilişkin bir hüküm bulunmaktadır. Buna göre, gemi ilk taahhütleri yerine getirir getirmez, yükleme limanına (port) veya 10. kutucukta belirlenen yere veya o yerin güvenli olarak gidebileceği ve daima

<sup>18</sup> CROMWELL, s. 884. Seferin niteliği kadar her iki tarafın ticari durumları da her bir olayda makul süreyi belirler. Gecikme, girişimi boşa çıkaracaksa, süre makul olmaktan çıkar (CROMWELL, s. 884).

<sup>19</sup> [Bkz. *See The Baldhill*, 42 F.2d 123 (2d Cir. 1930); *Dahl v. Nelson*, [1881] A.C. 38 (CROMWELL, s. 884)].

<sup>20</sup> [T. Carver, *Carriage by Sea*, 2 British Shipping Laws 421 (12th ed. R. Colivaux 1971) (CROMWELL, s. 884, dn. 21)].

<sup>21</sup> BUSH, Philip, “Charter Party Symposium: Delay and Detention”, 25 Tulane Maritime Law Journal, Summer, 2001, s.450.

<sup>22</sup> BUSH, s. 450.

<sup>23</sup> BUSH, s. 450.

<sup>24</sup> [E. L. Oldendorff & Co. v. Tradax Exp., S.A. (The Johanna Oldendorff), [1973] 2 Lloyd's Rep. 285, 291 (H.L.) (appeal taken from Eng.) (Reid, L.), BUSH, s. 450)].

## *Mustafa TÜYSÜZ*

yüzebileceği çok yakınına yanaşmalı ve orada kargoyu tamamen yükleyebilmelidir. Gemi yüklendikten sonra, konişmentoda işaret edildiği gibi boşaltma limanına veya 11. kutucukta belirlenen boşaltma yerine veya güvenli ve daima yüzebileceği çok yakınına yanaşmalıdır<sup>25</sup>.

Bu klozda yer alan, geminin güvenli bir şekilde bulunabileceği yere yanaşabilmesi, taşıyanın lehinedir. Zira, geminin yükleme/boşaltma yerine yanaşması mümkün değilse, geminin yakın ve yeterli güvenlikte bir yere varması durumunda, donatan yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılacaktır<sup>26</sup>.

Nelson v. Dahl, Brett davasında<sup>27</sup> geminin çarter partide belirlenen yere gelmeden starya süresinin işlemeye başlamayacağı ifade edilmiştir. Geminin belirlenen yere varması gemi sahibinin makul araçlarla üstesinden gelememesi bazı engeller veya yetersizliklerden kaynaklanıyorsa, geminin o yerin çok yakınına yanaşması ile starya süresi başlayacaktır. Yanaşılan o yer, geminin ve yükün güvenliği için uygun bir yer olmalıdır.

Geminin varması üzerine, yükleme/boşaltmaya engel nedenlerin aşılması bakımından makul bir süre beklenmesi gerekir. Bu sürenin belirlenmesinde engelin niteliği, beklemede geçirilen zaman, umulan gecikmenin uzunluğu, sözleşme yapıldığı zamanda bilinen riskler, gidilecek yerin mesafesi, yüklenilecek veya boşaltılacak kargonun miktarı dikkate alınabilir<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> [https://www.bimco.org/~media/Documents/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_GENCON\\_94.ashx](https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GENCON_94.ashx) (erişim 20.8.2011).

<sup>26</sup> ASPRAGKATHOU, Despoina, "Review Of The Gencon Charter Clauses For The Commencement Of Laytime: Analysis Of The "Time Lost In Waiting For A Berth To Count As Laytime Or Time On Demurrage" Clause", *Journal of Maritime Law & Commerce*, October 2007, s. 604.

<sup>27</sup> [Nelson v. Dahl (1879) 12 Ch. D. 568, at 593, 594 (ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 605)].

<sup>28</sup> [The Athamas (Owners) v. Dig Vijay Cement Co Ltd. 1962, 2 Lloyd's Rep. 120; 1963, 1 Lloyd's Rep. 287; Parker v. Winslow (1857) 7 E & B 942; Dahl (Robert H) v. Nelson, Donkin and others (1880) 6 App Cas 38; Metcalfe v. Britannia Ironworks Co (1877) 2 Q.B.D. 423; Schilizzi v. Derry (1855) 4 E & B 873; Schofield J., *Laytime and Demurrage*, (2005, 5th edition), s. 17 (ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter , s. 605)]. YTTK m. 1153/2'de yükleme süresi sözleşme ile belirlenmemişse, yüklemenin 24 saat kesintisiz çalışma ile yapılması halinde ihtiyaç duyulacak sürenin yükleme süresi olacağı ifade edilmiştir. Bu sürenin hesabında, yüklemenin yapılacağı

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

Yukarıda ifade edildiği üzere, rıhtım (*berth*) çarteri uyarınca varmış gemi sayılabilmek için; taşıma sözleşmesinde belirlenmiş veya sözleşme şartları uyarınca taşıtana belirleme yetkisi verilmiş ve bu yetkiye dayanılarak onun tarafından belirlenmiş belirli bir rıhtım varsa, yükleme için geminin orada olması gerekir. Starya süreleri, gemi belirlenmiş rıhtıma varmadıkça başlamayacaktır<sup>29</sup>.

Öte yandan, geminin varmasını engelleyen gecikmelerden ilk bakışta geminin sahibi sorumlu olacaktır. Buna karşılık çarter partilerde, bu sorumluluğun istisnaları da öngörülebilir. Geminin varmış olması, sadece bazı formalitelerden ileri gelmiş olabilir. Örneğin, serbest pratika (*free pratique*) elde etmeden kaynaklanan gecikmeler bulunabilir<sup>30</sup>. Sözleşmelere bu durumda hazırlık ihbarının yapılamayacağına veya aksine ilişkin bir hüküm konabilir.

Aynı şekilde, rıhtımın hazır olmaması durumunda gecikmenin sorumluluğu, taşıyandan (gemi sahibinden) taşıtana bir *berth* çarter altında düzenlenen wibon klozu (*whether in berth or not*) ile de aktarılabilir. Zira, wibon klozu rıhtım (*berth*) hazır olmasa da, geçerli bir hazırlık ihbarının yapılabileceğini ifade etmektedir<sup>31</sup>. Bununla birlikte bu kloz her durumda sorumluluğu taşıtana aktarmamaktadır. Bu kloz rıhtımın dolu olmasından (sıkışıklığından) kaynaklanan gecikmelere uygulanmakta, sis, deniz seviyesinin azalması, fırtına gibi geminin rıhtıma yanaşmaya engel kötü hava şartlarından kaynaklanan gecikmelere uygulanmamaktadır.

Belirtelim ki; bu hususta wibon klozunun dar ve geniş olmak üzere iki yorumu bulunmaktadır. Dar yorum, sadece rıhtım sıkışıklığına uygulanacağı yönündedir. Aşağıda açıklanacağı üzere, “kyzikos” kararında İngiliz mahkemeleri bu yorumu dikkate almıştır. Alman doktrini de bu

---

liman, taşımayı yapacak gemi, yükleme tesis ve araçları ve yükün niteliği ile yükleme limanının düzenlemeleri ve yerel teamülün dikkate alınacağı belirtilmiştir.

<sup>29</sup> [N. River Freighters Ltd. v. H.E. President of India, [1956] 1 Q.B. 333, 348 (Eng. C.A. 1955) (Jenkins, L.J.), (BUSH, s. 450)].

<sup>30</sup> [Shipping Devs. Corp. v. V/O Sojuzneftexport (The Delian Spirit), [1971] 1 Lloyd's Rep. 506, 510 (Eng. C.A.). (BUSH, s. 451)]

<sup>31</sup> [Seacrystal Shipping Ltd. v. Bulk Transp. Group Shipping Co. (The Kyzikos), [1989] 1 Lloyd's Rep. 1, 6 (H.L.) (appeal taken from Eng.), (BUSH, s. 451)].

*Mustafa TÜYSÜZ*

konuda dar yorumu benimsemiştir<sup>32</sup>. Türk Hukukunda, “Meriç” davasında<sup>33</sup> Yargıtay da, rıhtımın dolu olmasını, wibon klozunun uygulama alanı içinde saymış ancak ayrıntılı bir yorumlamaya gidilmemiştir<sup>34</sup>.

### III. YÜKLEME/BOŞALTMAYA HAZIR OLMA

Geminin yükleme/boşaltmaya hazır olması ile kast olunan, gemi içinde yükü almaya ayrılan yerin tamamen hazır olması ve yükleme/boşaltma limanı uygulamalarının (yönetmeliklerinin) ve gerekli tüm hukuki şartların yerine getirilmesidir<sup>35</sup>. Örneğin, bu bakımdan rıhtım izinleri alınmalı<sup>36</sup>, yükü taşıma için yeterli ve uygun kamyon/vagon tedarik edilmelidir<sup>37</sup>.

Bazı işlemlerin taşıtan tarafından yerine getirilmesi söz konusu olabilir. Bu durum, gemiden kaynaklanan bir nedene dayanmadığından, geminin yükleme/boşaltmaya hazır olmasını engellemeyecektir. Örneğin, Sunbeam Shipping Co. v. President of India (The Atlantic Sunbeam) davasında<sup>38</sup>, taşıtanın Kalküta limanında bir “jetty challan’ı” zamanında elde etmedeki başarısızlığı yüzünden dört gün gecikme olmuştu.

Öte yandan, eğer çarter partide gemi, tümüyle sadece o yük için ayrılmışsa, taşıyan taşıtanın haklarına zarar vermemelidir. Bu yüzden gemi yolculuğun gerektirdiğinden fazla safra (balast-denge ağırlığı), yük koruma tahtası (*dunnage*) ve kömür almamalıdır<sup>39</sup>. Geminin, yükü deniz tehlikelerinden koruyucu durumda olması, yani denize elverişlilik de yüklemeye hazır olması bakımından gereklidir. Gemi önceden bir yük taşımışsa, o yükten ve onun meydana getirdiği kirlenmeden temizlenmiş olmalıdır. Bununla birlikte, geminin sadece belirli tipte kargo için hazır

<sup>32</sup> ATAMER, s. 68.

<sup>33</sup> 11. HD. 23.5.1978 (ATAMER, s. 67).

<sup>34</sup> ATAMER, s. 67.

<sup>35</sup> CROMWELL, s. 884-885.

<sup>36</sup> [Vergottis v. William Cory & Son, Ltd., [1926] 2 K.B. 344, 355; Agrimpex Hungarian Trading Co. for Agric. Prods. v. Sociedad Financiera de Bienes Raices, S.A. (The Aello), [1960] 1 Lloyd's Rep. 623 (H.L.) (appeal taken from Eng.) (BUSH, s. 451)].

<sup>37</sup> [Fornjade Rederiaktiebolaget Commercial v. Blake & Co., [1931] 39 Lloyd's List L. Rep. 205 (Eng. C.A.) (BUSH, s. 451)].

<sup>38</sup> [1973] 1 Lloyd's Rep. 482 (Q.B.) (BUSH, s. 451).

<sup>39</sup> Bu kural, liman teamüllerinde aksi söz konusu ise, değiştirilebilir. Bkz. Weir v. Union S.S. Co., [1900] A.C. 525 (CROMWELL, s. 885 dn. 23).

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

olması genel olarak gerekli değildir<sup>40</sup>. Hazır olmanın derecesi genel olarak, taşıtanın kargosuyla ilgili olacaktır<sup>41</sup>. Diğer bir ifadeyle, geminin taşıtana ait yükleri yükleyebilecek durumda olması yeterli olup, bütün yükleri yükleyebilecek durumda olması gerekmez<sup>42</sup>.

Öte yandan, geminin hazır olması demek, yük yüklenir yüklenmez hemen yolculuğa çıkabilecek durumda olması anlamına gelmez<sup>43</sup>. Örneğin, yolculuk için gerekli safra henüz gemiye alınmış olmayabilir<sup>44</sup>. Bu durumdan, geminin yükü almaya hazır olmadığı anlamı çıkarılamaz<sup>45</sup>. Aynı şekilde, taşıtanın yükünü yüklemeye hazır olduğu zamandan önce, geminin yükü yüklemek için gerekli araçlarının hazır olması gerekmez<sup>46</sup>. Taşıtanın yükü yüklemeye başladığı anda geminin bu açıdan hazır olması gerekir.

Diğer yandan, giderilebilecek küçük eksiklikler, yükleme ihbarının yapılmasına engel olmaz<sup>47</sup>. Ancak, geminin kargo bölgesindeki eksiklikler, geminin yük almaya hazır sayılmasına engel olabilir<sup>48</sup>. Zira, geminin kargo bölgesinin hazır olması bakımından daha sıkı kurallar uygulanmaktadır<sup>49</sup>.

Hazır olma bakımından her olaydaki belirleyici faktör, gecikme nedeninin niteliğinden anlaşılır<sup>50</sup>. Eğer neden hemen (çarçabuk) üstesinden gelinebilecekse, gemi yüklemeye hazır sayılır; buna karşılık, tamir için

---

<sup>40</sup> CROMWELL, s. 885.

<sup>41</sup> CROMWELL, s. 885.

<sup>42</sup> OKAY, Sami, Deniz Ticareti Hukuku II, b. 2, İstanbul, 1971, s. 116, dn. 441.

<sup>43</sup> CROMWELL, s. 885.

<sup>44</sup> CROMWELL, s. 885.

<sup>45</sup> Bununla birlikte, safranın kuvvetlendirilmesi yükleme limanında mevcut (hazır) olmalıdır. Ek olarak, eğer gemi henüz kuvvetlendirilmemişse, hazır olarak görülmeyecektir. Bkz. *Sailing Ship Lyderhorn Co. v. Duncan Fox & Co.*, [1909] 2 K.B. 929 (C.A.) (CROMWELL, s. 885, dn. 25).

<sup>46</sup> CROMWELL, s. 885. Bkz. *Armement Adolph Deppe v. John Robinson & Co.*, [1917] 2 K.B. 204 (C.A.) (CROMWELL, s. 885).

<sup>47</sup> OKAY, s. 117.

<sup>48</sup> Bkz. *The Tres Flores*, [1973] 2 Lloyd's List L.R. 247 (C.A.) davasında, geminin buharla temizlenmesi gerektiğinden, temizleme, az bir masrafla ve birkaç saat içinde yapılabilecek olmasına rağmen, yine de hazır olmadığına karar verilmiştir (CROMWELL, s. 886, dn. 30).

<sup>49</sup> CROMWELL, s. 886.

<sup>50</sup> CROMWELL, s. 886.

*Mustafa TÜYSÜZ*

belirsiz bir süre beklenmesinde olduğu gibi bir süre gerekli ise, gemi yüklemeye hazır varsayılmaz<sup>51</sup>.

Aynı şekilde, geminin yükleme/boşaltmaya hazır olmasının belirlenmesinde, yükleme/boşaltma limanının mevzuatı ve teamülleri de dikkate alınmalıdır. Örneğin, serbest pratika alma<sup>52</sup>, gümrüğe girme gibi bazı formalitelerin yerine getirilmesi geminin hazır olmasını etkiler.

Diğer yandan, geminin yüklemeye uygunluğunun değerlendirilmesi subjektif olabileceğinden, bu bakımdan bir araştırma yapılması da istenebilir<sup>53</sup>. Bu araştırma için bir araştırmacının istihdam edilmesi de mümkündür. Bunun neticesinde eksiklikler bulunursa, taşıtan tarafından gemi reddedilebilir<sup>54</sup>.

#### **IV. HAZIRLIK İHBARINDA BULUNMA**

Hazırlık ihbarı (*notice of readiness, Notizabgabe*), geminin limana veya yükleme/boşaltma yerine varmış ve yükleme/boşaltmaya hazır olduğunun, taşıtana, yükletene, alıcıya veya sözleşme ile belirtilen diğer kimselere, kaptan (ya da uygulamada çok defa olduğu gibi taşıyan veya acentesi) tarafından bildirilmesidir<sup>55</sup>.

Kısmi çarterde, yükleme sırası gelen her taşıtana hazırlık ihbarı ayrı ayrı yapılmalıdır (TTK m. 1030, 1045; YTTK m. 1162)<sup>56</sup>. Bununla birlikte, hazırlık ihbarı bütün taşıtanlara aynı anda yapılmışsa (ki bu mümkündür),

<sup>51</sup> CROMWELL, s. 886. Bununla birlikte, taşıtan çarter partide belirlenen iptal (cancellation) tarihine kadar, iptal edemez. Gemi o tarihte de hazır hale gelmemişse, iptal edebilir. Bkz. Oneida Navigation Co. v. L. Richardson & Co., 282 F. 241 (2d Cir. 1922) (CROMWELL, s. 886).

<sup>52</sup> Bkz. The Delian Spirit, [1972] 1 Q.B. 103 (C.A. 1971) (CROMWELL, s. 886, dn.29).

<sup>53</sup> CROMWELL, s. 886.

<sup>54</sup> CROMWELL, s. 886.

<sup>55</sup> OKAY, s. 114; KARAKADILAR, Nejat, “Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme ve Boşaltma Müddeti (Starya Süresi)”, İstanbul Barosu Dergisi, Yıl: 1986, S.1, s. 38; ÇAĞA, Tahir/KENDER, Rayegân, Deniz Ticaret Hukuku, C. 2, b. 8, İstanbul, 2006, s. 40. Hazırlık ihbarı ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. TÜYSÜZ, Mustafa, “Deniz Ticareti Hukukunda Hazırlık İhbarı”, Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XIV, S. 1-2, 2010, s. 313-352.

<sup>56</sup> OKAY, s. 114; ÇAĞA/KENDER, s. 41.

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

yükleme süresi her taşıtan için, yükün fiilen yüklenmesine sıra geldiği anda işlemeye başlar<sup>57</sup>.

Hazırlık ihbarı, geminin vardığı ve yükleme/boşaltmaya hazır olduğunu onaylamaktadır<sup>58</sup>. Hazır olma, hem yasal hem de fiziki olarak geminin yükü almaya/boşaltmaya hazır olmasını ifade eder<sup>59</sup>. Yasal açıdan hazır olma, geminin uygun belgelere sahip olmasını gerektirir. Bunlar arasında gemi ve mürettebatıyla ilgili sağlık düzenlemelerine uygunluğu gösteren serbest pratika alınması da yer alır<sup>60</sup>. Fizikî açıdan hazır olma ise geminin denize<sup>61</sup> ve yüke elverişli olmasıdır. Belirtelim ki, geminin kargoyu almaya uygun olma yükümlülüğü, kargonun yüklenmesinden sonra da devam eder, ihlal edilemez<sup>62</sup>.

Hazırlık ihbarı ile ilgili United Nations/Food & Agriculture Organisation v. Caspian Navigation Inc. (The Jay Ganesh), davasında<sup>63</sup>, geminin fiziksel olarak hazır olmaması durumunda geçecek zamanın staryadan sayılmamasına karar verilmiştir. Bu olayda, hazırlık ihbarı yapıldığı anda geminin ambarları yüke elverişli değildir. Taraflar arasında düzenlenen *berth* charter partide, diğer hükümler yanında, gemi gümrük işleri veya serbest pratika<sup>64</sup> işlerini tamamlasın veya tamamlamasın hazırlık ihbarı yapılabilir hükmü de yer almaktadır. Bu hüküm gereği, gemi rıhtıma vardıktan sonra, serbest pratika veya gümrüğe kabul elde etme bakımından

<sup>57</sup> R. Peters, der Beginn der Ladezeit, Berlin, 1964, s. 51; RGZ 114, 163 (ÇAĞA/KENDER, s. 41).

<sup>58</sup> VANDEVENTER, Braden, "Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties", Tulane Law Review, May, 1975, s. 817.

<sup>59</sup> BURKE, s. 946.

<sup>60</sup> BURKE, s. 946.

<sup>61</sup> Gemi, yolculuk için gerekli her açıdan denize elverişli olmalıdır. Bu bakımdan gemi, kargonun normal şartlar altında güvenli taşınmasına uygun ve gerekli ekipmanlarla donatılmış olmalıdır (VANDERVENTER, s. 839).

<sup>62</sup> Vandeventer, s. 839.

<sup>63</sup> United Nations/Food & Agriculture Organisation v. Caspian Navigation Inc. (The Jay Ganesh), [1994] 2 Lloyd's Rep. 358 (Q.B.); Law: Owners to bear expense of delay in loading at berth", Lloyd's List, 8 July, 1994, s. 6; Bush, s. 454-455; HOWARD, Tim/DAVENPORT, Brian, "English Maritime Law Update 1994/1995", Journal of Maritime Law & Commerce, July, 1996, s. 438.

<sup>64</sup> Serbest pratika (free pratique), geminin ve mürettebatın hastalıklı olmadığına dair verilen sertifikaya denmektedir.

## *Mustafa TÜYSÜZ*

ortaya çıkan herhangi bir gecikmeye taşıtan katlanacaktır (Kloz 9/e). Hâkime göre, olayda hazırlık ihbarının yapıldığı anda, kaptanın inancının aksine, gemi objektif olarak fiziksel bakımdan hazır değildir. Fiziksel hazır olmama klozu ile serbest pratika veya gümrüğe kabulle ilgili klozlar arasında bir çatışmanın olması yapısal açıdan mümkündür; ancak, bu durum ticari bir bakış açısından açıkça tuhaftır. Taraflar arasında düzenlenen kloz yorumlandığında, taraflar arasında işlemlerde tutarlığın karşılıklı olarak istendiği varsayımına ulaşılabılır<sup>65</sup>. Buna uygun olarak Kloz 9/e'nin, tayfaların durumu nedeniyle serbest pratika alamamadan kaynaklanan ek gecikme ile kargo bölümünün fiziksel olarak hazır olmamasından kaynaklanan ek gecikme üzerindeki etkisi aynıdır<sup>66</sup>. Bu nedenlerden dolayı davada hâkim, hazırlık ihbarının yapılmasından sonra rıhtımda geminin temizlenmesi için geçirilen tüm zamanın saklı olacağı kararını vermiştir<sup>67</sup>.

Hazırlık ihbarının yapılabilmesi bakımından TTK'da (m. 1030 vd; YTTK m. 1152) hüküm olmakla birlikte, günümüzde taşımacılık alanında sefer çarteriyle<sup>68</sup> ilgili olarak bazı kurumlar tarafından düzenlenen standart formlar kullanılmaktadır.

Sefer çarterleriyle ilgili kurumlardan birisi de The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) olup, bu kurumun Standart Genel Sefer Çarteri (Uniform General Charter –GENCON)<sup>69</sup> formudur<sup>70</sup>. 1994 Gencon'da, hazırlık ihbarının yükleme limanında kutucuk 17'de gösterilen

<sup>65</sup> BUSH, s. 455.

<sup>66</sup> BUSH, s. 455.

<sup>67</sup> BUSH, s. 455.

<sup>68</sup> Sefer çarteri sözleşmesi, istisna sözleşmesi niteliğindeki navlun sözleşmelerinin bir alt türü olup, karşılıklı borç yükleyen akitlerdendir. Taşıyan, taşıtanın mallarını taşımayı, yani bunun için gemisinin bir kısmını veya tamamını taşıtana tahsis etmeyi, taşıtan ise bir navlun ödemeyi taahhüt etmektedir (Demir-Araz, Yeliz, "GENCON (94) Sefer Çarteri Sözleşmesinde Sürastarya Klozu", İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi, s. 86). Sefer çarteri sözleşmelerinde gemi, belli bir süre belirtilmeksizin belli bir sefer için tahsis edildiğinden, gecikme daima taşıyan aleyhine olacaktır (Demir-Araz, s. 87).

<sup>69</sup> [https://www.bimco.org/~media/Documents/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_GENCON\\_94.ashx](https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GENCON_94.ashx) (erişim 20.8.2011).

<sup>70</sup> Uniform General Charter (GENCON), global düzeyde kargo taşımacılığının pek çok şeklinde (sefer çarter partilerde) yaygın olarak kullanılan formlardan biridir. İlk olarak 1922'de yayınlanmış olup, 1976 ve 1994'de değişiklikler yapılmıştır. Uygulamada 1976 tarihli form yaygın olarak kullanıldığı söylenebilir (ÜLGENER, Fehmi, GENCON 94 Çarter Partisine Genel Bir Bakış, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:1, Sayı:1, s. 23, 24).

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

gönderene veya gönderen belirtilmemişse, taşıtana veya onların acentesine, boşaltma limanında ise, alıcılara, eğer alıcı gösterilmemişse taşıtanlara veya onların alıcılarına yapılabileceği belirtilmiştir.

İngiliz Hukuku (*common law*), çarter partide kararlaştırılmamışsa, hazırlık ihbarı yapma yükümlülüğünü yüklememiştir<sup>71</sup>. Bu nedenle, hazırlık ihbarının yapılması her zaman taşıtanın yükleme/boşaltma yükümlülüğünü yerine getirmesinin bir ön şartı değildir<sup>72</sup>. Dolayısıyla bu hukuk uyarınca, hazırlık ihbarı sözleşmede varsa yapılmalıdır. Bununla birlikte, sefer (*voyage*) çarter formları yükleme/boşaltma için genellikle hazırlık ihbarının yapılmasını içermektedir.

Öte yandan, hazırlık ihbarında bulunma, çarter partide aksi öngörülmemişse bir şekle tabi değildir (TTK m. 1034; YTTK m. 1152/5). Dolayısıyla, sözlü olarak da yapılabilir<sup>73</sup>. Ancak, uygulamada genellikle, yazılı olarak yapılmaktadır<sup>74</sup>. Öte yandan hazırlık ihbarı çarter partilerde belirlenen zaman içerisinde yapılmalıdır.

Hazırlık ihbarının yapılmasından belli süre sonra starya süresi başlayacaktır. Hukukumuzda göre, ihbarın yapılmasının ertesi günü başlama söz konusudur (TTK m. 1030/2)<sup>75</sup>. Başlangıç günü tatile rastlarsa, izleyen ilk iş günü başlayacaktır (TTK m. 1036)<sup>76</sup>. Bununla birlikte, sözleşmelere starya süresinin başlangıcı ile ilgili özel hükümler konabilir. Çoğu zaman, ihbar ile yüklemenin başlaması arasında belirli bir sürenin geçmesi (*free time*, serbest zaman) kararlaştırılabilir<sup>77</sup>. Serbest zamanda fiilen yükleme yapılırsa, starya

<sup>71</sup> Nelson v. Dahl (1879) 12 Ch D 568, at 583 ASPRAGKATHOU, Despoina, “The Happy Day and Issues of the Invalidity of a Notice Of Readiness under English Law”, Journal of Maritime Law & Commerce, April, 2007, s.192; ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 606.

<sup>72</sup> CROMWELL, s. 887.

<sup>73</sup> CROMWELL, s. 886-887.

<sup>74</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 40. Standart çarter partilerin çoğunda yazılı yapılma öngörülmektedir [Peters, 52, not 29 (ÇAĞA/KENDER, s. 40, dn. 83’den naklen)].

<sup>75</sup> YTTK m. 1153/1’de, yükleme süresinin, hazırlık bildirimının muhataba ulaşmasını izleyen ilk takvim günü ve eğer yükleme fiilen başlamışsa, o andan itibaren işlemeye başlayacağı hükme bağlanmıştır.

<sup>76</sup> Buna karşılık, YTTK’da yükleme sürelerinin takvime göre aralıksız hesaplanacağı ifade edilmiştir (m. 1156/1).

<sup>77</sup> OKAY, s. 113.

*Mustafa TÜYSÜZ*

süresinin başlayıp başlamadığı tartışmalı olmakla birlikte hâkim görüş, başlamayacağı yönündedir<sup>78</sup>.

Öte yandan sözleşmelerde, starya süresinin başlaması bakımından ihbar yapılmadan da geminin varması üzerine başlayacağı kararlaştırılmaktadır<sup>79</sup>.

## **V. YÜKLEME/BOŞALTMADA GECİKMELER VE STARYANIN BAŞLAMASI**

Gemi varıp, hazırlık ihbarı yapılmıca starya süresi başlayacaktır. Starya süresi için ayrı bir ücret verilmez. Bu süre navlun ücretinin içinde yer alır. Belirlenen starya süresi dolmasına rağmen yükleme veya boşaltma tamamlanamamışsa, gecikme için ayrıca ücret istenebilecektir. Buna sürastarya ücreti (*demurraj*) denmektedir. Bu ücret beklenen gün sayısına göre hesap edilecektir.

Yükleme/boşaltmanın yapılmasına çeşitli nedenler engel olabilir. Belirtelim ki, sözleşmelerde yükleme zamanı için öngörülen engeller (istisnalar), geminin yükleme öncesi beklmelerine de uygulanabilir<sup>80</sup>. Ancak, açıkça kararlaştırılmamışsa, sürastaryaya (*demurraj*) uygulanmaz<sup>81</sup>.

### **1. Türk Ticaret Kanunu'nda**

Yükleme/boşaltmadaki gecikmeler (engellemeler) konusunda TTK m. 1036 (YTTK m. 1156)'da *faaliyet sahaları* kuralı kabul edilmiştir. Buna göre, taşıtanın faaliyet sahasına giren tesadüfî sebeplerden kaynaklanan gecikmelerde süreler, yükleme ve sürastarya süresinin hesaplanmasında dikkate alınır (TTK m. 1036/2; YTTK m. 1156/2). Rıhtım işçilerinin grevi, yükü taşıyan araçların gecikmesi, gümrük işlerinin zamanında bitirilememesi

---

<sup>78</sup> OKAY, s. 113, dn. 431.

<sup>79</sup> OKAY, s. 113.

<sup>80</sup> [Bkz., *Aldebaran Compania Maritima S.A. Pan. v. Aussenhandel A.G. Zurich* (The *Darrah*), 1977 A.C. 157 (H.L.) (appeal taken from Eng.); *Nea Tyhi Mar. Co. v. Compagnie Grainiere S.A. (The Finix)*, 1978, 1 Lloyd's Rep. 16 (Eng. C.A.); *Magnolia Shipping Co. v. Joint Venture of the Int'l Trading & Shipping Enter. (The Camelia & The Magnolia)*, 1978, 2 Lloyd's Rep. 182 (Q.B.). (BUSH, s. 458)].

<sup>81</sup> [Bkz. *Dias Compania Naviera S.A. v. Louis Dreyfus Corp. (The Dias)*, [1978] 1 Lloyd's Rep. 325, 328 (H.L.) (appeal taken from Eng.) (BUSH, s. 458)].

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

bu duruma örnek teşkil eder<sup>82</sup>. Taşıtan kusurlu olmasa da, gecikmeye kendi sebep olmuşsa (sebebiyet prensibi), bu durum yine onun aleyhine sonuç doğurur. Dolayısıyla, bu durum yükleme/boşaltma süresinin başlamasına engel olmaz.

Buna karşılık, taşıyanın faaliyet sahasına giren tesadüfi nedenlerden dolayı süre geçmişse, geçen bu süreler hesaplamada dikkate alınmayıp, sürastarya içinde olursa bile bu süreler için sürastarya ücreti istenmez (TTK m. 1036/3; YTTK m. 1156/3). Gemideki vinçlerin arızalanması, gemi adamlarının grevi dolayısıyla işlerin yapılmasına engel olan haller bu duruma örnektir<sup>83</sup>. Belirtelim ki, sözleşmede işin belirli bir günde bitirilmesi şart koşulmuşsa, taşıyan bu durumda fazla bekleme zorunda değildir (TTK m. 1037).

Öte yandan, fırtına, buz istilası, seferberlik gibi her iki tarafın da faaliyet sahasını ilgilendiren tesadüfi nedenlerden kaynaklanan gecikmelerde ise süreler, bekleme süresine ilave edilir; ancak yükleme süresi içinde bile olsa, taşıtan bu günler için taşıyana sürastarya ücreti ödeme yükümlülüğündedir (TTK m. 1036/4; YTTK m. 1156/4). Her iki tarafın faaliyet sahasına giren bu engeller nedeniyle taşıyanın sürastarya ücreti isteyebilmesi, engelin sürastarya süresi içinde ortaya çıkması durumunda adil sayılabilmesine karşılık, gecikmenin yükleme süresi içinde ortaya çıkması durumunda sürastarya ücretinin adil sayılabilmesi, bu ücretin bekleme zararını karşılamaktan uzak olması halinde olabilir<sup>84</sup>.

Çağa/Kender, deniz tehlikelerini taşıyanın faaliyet sahasına sokmaktadır. Bu bakımdan, fırtına, sis veya diğer kötü hava şartları ya da yangın nedeniyle yükleme yerine varılamaması durumu taşıyanın faaliyet

<sup>82</sup> OKAY, s. 125; KENDER, Rayegân/ÇETİNGİL, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, 9. Baskı, İstanbul, 2007, s. 118. İngiliz Hukukunda, yüklemenin liman idaresi tarafından yapılması gerektiği takdirde, liman makamlarının yüklemeyi yapmaması halinde ileri gelen gecikmelerden, taşıtanın sorumlu tutulamayacağı kabul edilmektedir (OKAY, s. 126, dn. 477).

<sup>83</sup> OKAY, s. 124; KENDER/ÇETİNGİL s. 118. Çarter sözleşmesinde, fio (free in and out) veya fios (free in and out, stowed and trimmed) şartları varsa, yükleme, boşaltma ve istif işleri de taşıtan tarafından gerçekleştirilir. Bu durumda taşıtanın faaliyet sahası genişlemiş olur (KENDER/ÇETİNGİL, s. 119).

<sup>84</sup> OKAY, s. 126.

## *Mustafa TÜYSÜZ*

sahasına dâhil edilmektedir. Aynı şekilde geminin limanda buzlar arasında kalması veya karaya oturması durumu da bu alana dâhildir<sup>85</sup>. Keza, yükleme yerinde denizin çekilmiş olması veya denizin yükselmiş olması nedeniyle köprülerin altından geçilememesi, buz istilasına ya da yükleme yerine gidilen yerin kapalı olmasının sonuçları da taşıyana yüklenmektedir<sup>86</sup>. Geminin taşıtan tarafından tayin edilmemiş yükleme yerine giderken veya orada bulunurken oturması durumu taşıyanın faaliyet sahasına dâhil edilirken, taşıtanın tayin ettiği yükleme yerinde bu durumun olması ise sebebiyet prensibi gereği (kusurlu olmasa da) taşıtana yüklenmektedir<sup>87</sup>. Taşıtan bu durumda kusuru yoksa tazminat vermez, ancak yükleme süresi işlemeye başlar veya başlamışsa devam eder<sup>88</sup>.

*Limanın dolu veya meşgul olması hali*, taşıyanın aleyhine kabul edilmektedir. Zira, bu durum geminin yüklemeye hazır hale gelmesini engeller<sup>89</sup>. Bununla birlikte, yükleme yeri taşıtan tarafından belirlenmiş ise, boş bir yükleme yeri tayini de mümkünse, beklemede geçen süreler taşıtan aleyhine olur<sup>90</sup>. Taşıtanın, başka bir yer göstermenin kendisi için daha masraflı olacağını ileri sürmesi bu bakımdan söz konusu olamaz<sup>91</sup>. Çarter partide kararlaştırılan ya da (yükün özelliği gereği) resmi makamlarca belirlenen yükleme/boşaltma yerinin meşgul olmasına taşıtan kendi sebep olmuşsa (örneğin başka bir gemiyi yüklemeye/boşaltma suretiyle), bu durumun sonuçlarına da kendisi katlanır<sup>92</sup>. Limanın dolu olmasına nedeniyle liman makamlarınca derhal yüklemeye başlanması şartıyla bir yükleme yeri gösterilmesine karşılık, yük henüz hazır değilse, yine aynı hüküm geçerli olacaktır<sup>93</sup>.

---

<sup>85</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 37.

<sup>86</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 37.

<sup>87</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 37.

<sup>88</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 37.

<sup>89</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 38.

<sup>90</sup> [Pappenheim 158 not 2; Schaps/Abraham, § 567 Anm. 4; Schlegelberger/Liesecke § 567 N: 9; Peters, 107 (ÇAĞA/KENDER, s. 37'den naklen)].

<sup>91</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 38.

<sup>92</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 38.

<sup>93</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 38.

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

Öte yandan, taşıyanın limana geç gelmesi nedeniyle boş bir yer bulamaması durumunda ise, sonuç taşıyan aleyhine olacaktır<sup>94</sup>.

Liman mevzuatı veya teamülleri gereği, örneğin kömür veya madenler için yüklemenin liman içinde belli yerde yapılması nedeniyle, gemilerin yükleme/boşaltma için *sıraya girmesi* gerekiyorsa (port turn), bu durum gemi aleyhinedir. Zira, sıra gelmedikçe gemi yüklemeye hazır hale gelmiş olmaz<sup>95</sup>. Buna karşılık, taşıtan tarafından belirlenen yerde sıra varsa ve sıra olmayan başka bir yeri (fazla masraflı olsa bile) tayin imkânı varsa, gecikmeye taşıtan katlanır (süre işlemeye başlar); bu durumda gemi boş bir yere yanaşmış olabileceği andan itibaren hazır sayılır<sup>96</sup>.

Görüldüğü üzere, taşıtanın kusuru yoksa, gecikmenin normal riski (rıhtımın dolu olması, hava durumu, tatiller, grevler v.b) gemi sahibine ait olur. Buna karşılık, taşıtanın kargoyu rıhtımda yükleme için hazır bulundurmamasının sonucu, gecikmeden kaynaklanan zararlar, taşıtan tarafından karşılanacaktır<sup>97</sup>.

Rıhtımın hazır olmamasının sonucu charter parti ile taşıtana da yüklenilebilir. *Conrad Alfred Van Liewen v. Hollis Bros. (The Lizzie)* davasında<sup>98</sup>, İngiltere Hull liman kuralları ve sözleşmenin “*Discharging Berth*” başlıklı paragrafı, alıcıya geminin varmasından önce veya vardığında rıhtımda kargoyu hemen boşaltmaya başlayabilmek için boş (açık) bir yer sağlama yükümlülüğü yüklemiştir. Geminin limana varmasına karşılık yükün hemen boşaltılabilmesi için rıhtım hazır değildi. Bu nedenle, Hull limanında kerestenin boşaltılmasındaki gecikmeden kaynaklanan süre bakımından taşıtanın ödeme yapması gerektiği kabul edilmiştir.

Diğer bir olayda (*Triton Navigation Ltd v Vitol SA, (2003)*)<sup>99</sup>, gemi sahibi sözleşmede kararlaştırılan zamanda limanda olamayacağını taşıtanlara bildirmiş ve onlardan süre uzatımına ilişkin izin almıştır. Gemi daha sonra

<sup>94</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 38.

<sup>95</sup> Schaps/Abraham, § 567 Anm. 6; Peters, 109 (ÇAĞA/KENDER, s. 38).

<sup>96</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 39.

<sup>97</sup> BUSH, s. 458.

<sup>98</sup> [1919] 1 Lloyd's List L. Rep. 529 (H.L.) (appeal taken from Eng.) (BUSH, s. 459)].

<sup>99</sup> KUMAR, Selva, Charterer has absolute duty to provide cargo: court, The Business Times Singapore, 19 December, 2003.

## *Mustafa TÜYSÜZ*

limana gelmiş ancak, temiz olmadığından dolayı yükleme başlayamamıştır. Gemide yapılan üçüncü incelemenin ardından yükü almaya elverişli (temiz) olduğu anlaşılmış; hazırlık ihbarında tekrar bulunularak gemi rıhtıma yanaşmıştır. Ancak bu esnada, taşıtanlar bu gecikmeler nedeniyle yükü yüklemeye hazır hale getirememiştir. Bununla birlikte mahkeme (the Court of Appeal), yükleme için kargoyu sağlamanın taşıtanın yükümlülüğü olduğunu belirtmiş ve starya süresinin charter partide belirtildiği üzere hazırlık ihbarının yapılmasından altı saat sonra başlamış olduğunu kabul etmiştir.

TK 1036'daki yukarıda ifade edilen faaliyet sahası ile ilgili kurallar tesadüfî nedenlerden ortaya çıkan gecikmelerle ilgili olup, kusura dayanmaz. Bununla birlikte, TTK'da faaliyet sahaları kuralı yanında *sebebiyet prensibi* veya *kusur prensibi* de kabul edilmiştir. Tarafların kusuru olmaksızın gecikmeye sebep olmasından dolayı (sebebiyet prensibi) veya gecikmelere kusuruyla sebep olmasından dolayı sorumluluğu vardır. Diğer bir ifadeyle, gecikmeye hangi taraf sebep olmuşsa veya hangi taraf gecikmede kusurluysa, gecikmenin sonuçlarına o katlanacaktır.

Bu nedenle, tarafların charter partinin kendisine yüklediği yükümlülükleri yerine getirmemesi durumunda, ortaya çıkan zarardan sorumluluğu vardır. Örneğin, *Lee Frances* olayında<sup>100</sup>, taşıtan yılbaşı tatili nedeniyle cam fabrikasını kapatmıştır. Taşıma sözleşmesinde "taşıtanın en geç 24.12.1986'ya kadar yüklemeyi garanti ettiği" ifade edilmiştir. Gemi zamanında varmış ancak, 29 Aralık'a kadar yükleme için gerekli camlar taşıtan tarafından getirilmemiştir. Olayda, taşıyan (donatan) garanti hükümleri altında tazminat elde etmiştir.

## **2. Charter Partilerde**

Çarter partilerde taraflar, gecikme ile ilgili düzenlemeleri genellikle yapmaktadır. Sözleşmelerde, faaliyet sahaları veya sebebiyet prensipleri terk edilerek sorumlu taraf değiştirilebilmektedir. Örneğin charter partilerde sıraya girme (*port turn*) klozu ve wibon klozu gibi bazı klozlar, limanın dolu olması sonucunu taşıtana yükleyebilmektedir. Bu klozların uygulanmasında

---

<sup>100</sup> [R. & H. Hall v. Vertom Scheepvaart En Handelsmaatschappij B.V. (The Lee Frances), Lloyd's Maritime Law Newsletter No. 253, July 15, 1989 (BUSH, s.457) ]

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

geminin limanda dahi olması aranmamakta, liman dışında liman makamlarınca belirlenen bekleme yerinde demirlenmiş olması, hazırlık ihbarının yapılması ve yükleme/boşaltma süresinin (starya) başlaması için gerekli ve yeterli sayılmaktadır<sup>101</sup>. Aynı şekilde, time lost klozunda da rıhtım beklenirken kayıp zamanın staryadan veya sürastaryadan sayılacağı ifade edilmektedir.

Bu klozlarda yer alan ifadeler, çarter partiler (sözleşmeler) için bir rehberdir<sup>102</sup>. Öte yandan, sözleşmelere bu klozlarla birlikte başka hükümler de konabilmektedir. Bu durumda sözleşmede yer alan hükümlerin yorumlanması gerekecektir.

Görüldüğü üzere, sözleşmede yer alan *klozlar* sorumluluğu belirleme bakımından önem taşımaktadır. *Societe Anonyme Marocaine de l'Industrie du Raffinage v Notos Maritime Corporation of Monrovia (The Notos)* davasında<sup>103</sup>, gemi dalgalanma nedeniyle rıhtıma yanaşamamış, olağan demirleme yerine gelince hazırlık ihbarında bulunulmuştur. Bunun akabinde yükleme başlayınca yeniden dalgalanma nedeniyle, liman yönetiminin emri ile yüklemeye ara verilmiştir. Burada iki periyot vardır. Biri, rıhtıma yanaşmayı engelleyen periyot, diğer yükleme başladıktan sonraki kesintiyle ilgili periyottur. Olayda, gemi sahibinin sürastarya ücreti ile ilgili talebi The House of Lords tarafından reddedilmiştir. Zira, STB VOY çarter partinin 6 ve 8. Klozları, taşıtanın kontrolünde olmayan bir nedenle meydana gelen gecikmelerde taşıtanın sürastarya ücretinden sorumluluğunu kaldırmıştır.

Taraflar arasında kabul edilen STB VOY çarter partinin 6. Klozunda, rıhtımda olsun olmasın (*whether in berth or not*), gemi alışılmış (*customary*) demirleme yerine varması üzerine kaptan, taşıtana mektup, telgraf, telsiz veya telefonla geminin yükleme veya boşaltmaya hazır olduğunu ihbar edebilir ve starya (*laytime*) veya eğer gemi sürastaryada ise sürastarya süresi ihbarın alınmasından itibaren altı saat sonra veya geminin rıhtıma varması

<sup>101</sup> Peters, 143-145 (ÇAĞA/KENDER, s. 39); ÜLGNER, M. Fehmi, "Bekleme Sürelerinin Başlangıcına Dair Bazı Hukuki Sorunlar", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C.16, S.2, Yıl.1991-92, s.187 vd.; ÇAĞA/KENDER, s. 39.

<sup>102</sup> ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 610.

<sup>103</sup> "Law Report: Swell was delay beyond charterer's control", The Times London, 9 March, 1987.

## *Mustafa TÜYSÜZ*

üzerine, hangisi önce olursa, başlar; bununla birlikte gecikme, taşıyanın hazırlık ihbarı yapmasından sonra, taşıtanın kontrolü altında olmayan her ne sebeple (*'whatsoever'*) ortaya çıkarsa, bu süreler starya veya sürastaryadan sayılmayacaktır hükmü yer almaktadır. Keza, Kloz 8'de yer alan hükme göre, yükleme ve/veya boşaltma limanında meydana gelen gecikme yangın, patlama, fırtına, grev veya lokavt, işgücünün durdurulması veya tahdidi nedeniyle ya da taşıtan işletme, kargo tedarikçisi, gönderen veya alıcıdan kaynaklanan nedenle meydana gelirse, sürastarya yarı hesaplanacaktır. Buna karşılık, gecikmeler ... gemi mürettebatı ve memurlarının veya römork ya da öncü geminin veya taşıtanın kontrolü altında olmayan her ne (*whatsoever*) nitelikte veya çeşitte diğer bir nedenle olursa, starya ve eğer gemi sürastaryada ise sürastarya devam etmeyecektir.

Olayda, ikinci periyottaki yani, boşaltmanın dalgalanma nedeniyle kesintiye uğramasından kaynaklanan gecikmenin, Kloz 8'de belirtilen yarı sürastarya ücretine girdiği ifade edilmiştir. Zira, fırtına nedeniyle yanaşamama halinde yarı ücretin ödeneceğini kabul edip de, dalgalanma nedeniyle tüm ücretin istenebilmesi anlamsız olacaktır. Bununla birlikte, Kloz 6'nın gecikmenin taşıtanın kontrolünde olmayan nedenden kaynaklanmasıyla ilgili hükmü, dalgalanmayı da kapsayıcı genişliktedir.

Öte yandan, Klozda yer alan rıhtım hazır olsun olmasın, geminin alışılmış (olağan) demirleme yerine varınca hazırlık ihbarı yapılabilir hükmü, hazırlık ihbarının yapılmasından önce rıhtımın hazır olmayabileceği, rıhtımın daha sonra hazır hale gelebileceği anlamına gelir. Bununla birlikte klozda, taşıtanın kontrolünde olmayan olaylar bakımından, starya veya sürastaryanın başlamayacağı ifade edildiğinden, bu süre için sürastarya ücreti istenemeyecektir.

Yukarıda belirtildiği üzere, hazırlık ihbarının yapılması ve starya süresinin başlamasıyla ilgili olarak charter partilerde wibon klozu da yer almaktadır. **Wibon klozu** (*whether in berth or not*), rıhtıma yanaşılın ya da yanaşılmasın hazırlık ihbarının yapılabileceği anlamına gelmektedir. Yani, gemi rıhtımda olsun olmasın yükleme/boşaltma limanına varması üzerine taşıyan, hazırlık ihbarında bulunabilir. Hazırlık ihbarında bulunulduktan sonra, sözleşmede öngörülen zamanda da starya süresi işlemeye başlar.

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

Wibon klozunun, rıhtıma erişilmeye her türlü engel durumunda uygulanıp uygulanmayacağı sorunu *Kyzikos davasında* tartışılmıştır. Bu olayda<sup>104</sup>, gemi boşaltma limanına varınca hazırlık ihbarında bulunulmuş ancak, yoğun sis (kötü hava şartları) nedeniyle rıhtıma zamanında yanaşılammıştır. Sözleşmeye göre starya süresi, hazırlık ihbarı öğleden önce çalışma saatleri içinde yapılırsa saat 14<sup>00</sup>,da, eğer öğleden sonra yapılırsa ertesi gün saat 08<sup>00</sup>,da başlayacaktır. Olayda hazırlık ihbarı saat 06<sup>45</sup> ile öğle arasında yapılmıştır. Hazırlık ihbarı yapılmasına karşın gemi rıhtıma, rıhtım hazır olmakla birlikte sis nedeniyle hemen yanaşamamıştır. Olayda bir rıhtım (*berth*) çarteri altında düzenlenen wibon klozu bulunmaktadır. House of Lord, “*wether in berth or not*” (wibon) klozunun amacının, bir *berth çarter* parti altında varış limanına ulaşan ancak, hazır bir rıhtım bulamayan geminin karşılaşıcağı problemin üstesinden gelmek olduğunu belirtmiştir. Dolayısıyla bu klozun, bir *berth çarter* parti altında hazır bir rıhtım olmasına karşın, rıhtıma ulaşmayı engelleyen kötü hava şartlarına uygulanamayacağına karar vermiştir. Bu kloz, bir *berth çarterini*, *port çarteri* haline, sadece rıhtımın hazır olmaması durumunda dönüştürür. Bu nedenle, House of Lord, burada dar yorumu benimseyerek, wibon klozunun rıhtımın hazır olmaması durumunda uygulanacağına, buna karşılık kötü hava şartları nedeniyle rıhtıma yanaşamamaya uygulanamayacağına hükmetmiştir<sup>105</sup>.

İngiliz doktrininde bu karar, geminin yükle ilgilinin tasarruf ve kontrolüne geçmesi noktasında haklı görülmektedir. Buna göre, gemi limana varmış olmasına rağmen yükleme/boşaltma yerine elverişsiz hava şartları nedeniyle yanaşamıyorsa, bu durum geminin taşıyanın tasarruf ve kontrolünde olduğu şeklinde değerlendirilir. Buna karşılık, yanaşamama limanın sıkışıklığından kaynaklanıyorsa, bu durum artık geminin yükle ilgilinin tasarruf ve kontrolüne geçtiğini gösterir<sup>106</sup>.

<sup>104</sup> Bulk Transport Group Shipping Co Ltd v Seacrystal Shipping Ltd (The Kyzikos) [1989] 1 Lloyd's Rep. 1; 1989, A.C. 1264; “Meaning of 'whether in berth or not'; Bulk Transport Group Shipping Co Ltd v Seacrystal Shipping Ltd (The Kyzikos); “Law report”, The Times London, 24 October, 1988; “Law Report: Bad weather no bar to notice of readiness”, The Times London, 20 May, 1987; ATAMER, s. 69; BUSH, s. 451.

<sup>105</sup> ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 609.

<sup>106</sup> ÜLGNER, Bekleme Süreleri, s. 125.

## Mustafa TÜYSÜZ

Wibon klozuyla ilgili diğer bir davada (Linardos)<sup>107</sup>, gemi Richards Bay'e kömür yükleme için varmış ve hazırlık ihbarını 4 Ekim saat 16<sup>50</sup>, de yapmıştır. Çarter parti şartlarına göre, starya süresi hazırlık ihbarının yapılmasından sonra saat 18<sup>00</sup>, da başlayacaktır. Çarter partide aynı zamanda wibon klozu da yer almaktadır. Hazırlık ihbarı, rıhtıma yanaşmış olsun veya olmasın (*whether in berth or not*) geminin vardığını ve tüm açılardan yüklemeye hazır olduğunu onaylamaktadır. Bununla birlikte, gemi, yükleme için her açıdan hazır olması için deniz muayene sertifikası (Marine Surveyor's Certificate) dâhil gerekli tüm şartları yerine getirmemişse veya geminin sorumlu olduğu diğer bir nedenden dolayı bir zaman kaybolmuşsa, kaybolan bu zaman ihbar süresinden veya yükleme için izin verilen süreden sayılmayacaktır. Olayda, gemi rıhtıma vardıktan üç gün sonra, ambarındaki su ve pas nedeniyle deniz muayenesinden (*marine surveyor*) geçememiştir. Gemi muayeneden ancak 8 Ekim saat 16<sup>30</sup>, da geçebilmiştir. Taraflar arasındaki sorun, hazırlık ihbarı yapıldığı zaman bu ihbar geçerli midir veya sadece gemi muayeneden geçtikten sonra mı geçerli sayılacaktır? Sözleşmede, yükleme için geminin sorumlu olduğu muhtemel gecikmeler öngörülmüş olmakla birlikte, bu gecikmelerin hazırlık ihbarının yapılmasından önce veya sonra olması bakımından bir sınırlandırma yapılmamıştır. Davada hâkim, sözleşme hükmünü, hazırlık ihbarının geminin yükleme bakımından tüm açılardan hazır hale geldikten sonra geçerli olarak yapılabileceği şeklinde yorumlamıştır<sup>108</sup>. Eğer gemi, erişilebilir bir rıhtımı beklemeye yükümlü ise ve wibon klozu gereğince yükleme için hazırlık ihbarı yapılmışsa, gemi ambarının temiz olmaması nedeniyle hazır olmamasına rağmen, hazırlık ihbarı başlangıçtan itibaren (yapıldığı andan itibaren) geçerlidir. Bununla birlikte, rıhtımın hazır duruma gelmesine rağmen geminin hâlâ hazır olmaması kargo işlemlerindeki gecikmişlikten kaynaklanıyorsa, devam eden süre gemi hazır kabul edilinceye kadar kesilecektir. Bu olayda, geminin rıhtıma girdikten sonra (temiz olmadığından) ambarının reddedilmesi söz konusudur. Geminin demirlemesinden itibaren geçen tüm zaman bakımından değil de, geminin rıhtımda ambarın temiz olmadığı gerekçesiyle reddini izleyen andan itibaren

<sup>107</sup> [Cobelfret N.V. v. Cyclades Shipping Co. (The Linardos), [1994] 1 Lloyd's Rep. 28 (Q.B. 1993 (BUSH, s. 453)].

<sup>108</sup> BUSH, s. 454.

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

kayıp zaman için süre işlemeyecektir<sup>109</sup>. Diğer bir ifadeyle, gemiden kaynaklanan sürelerin düşürülmesine karşılık, starya süresi baştan (yani, rıhtımın beklenilmeye başlanılmasından) itibaren başlamış sayılacaktır.

**Time lost klozu** da (*time lost in waiting for berth to count as laytime*) wibon klozu gibi, yükleme/boşaltma yeri (rıhtımı) beklenirken kaybolan zamanın yükleme/boşaltma zamanından (staryadan) veya sürastarya süresinden sayılacağına ilişkindir. Dolayısıyla, bu kloz uyarınca yükleme/boşaltmadaki gecikmenin sorumluluğu taşıtana yüklenmiştir.

Time lost klozunda geminin limana yanaşıp yanaşmaması önem taşımaz. Bu kloz, geminin yükleme/boşaltma yeri bulamaması nedeniyle bekleme durumunda kaldığı bütün hallere uygulanabilir<sup>110</sup>. Keza, geminin yükleme/boşaltma yeri beklerken demirlediği yerin limanın sınırları içerisinde olup olmaması da fark etmez<sup>111</sup>. Bununla birlikte, geminin demirlemiş olduğu yerin, içerisinde bulunulan şartlar dâhilinde limana ulaşılabilen en yakın yer olması gerekir<sup>112</sup>.

Time lost klozunun wibon klozundan tek farkı, wibon klozunun sadece geminin rıhtıma, rıhtımın meşgul olması nedeniyle yanaşamaması halinde uygulanabilmesidir<sup>113</sup>. Oysa time lost klozu, geminin yükleme/boşaltma yeri bulamaması nedeniyle beklemek zorunda olduğu bütün hallere uygulanabilmektedir<sup>114</sup>. Örneğin, Kyzikos olayında time lost klozu geçerli olsaydı, sis nedeniyle geminin liman açığında beklediği süre staryadan sayılabilirdi<sup>115</sup>.

Öte yandan, time lost klozu uyarınca taşıtanın sorumlu olması, yani starya süresinin başlayabilmesi için geminin yükleme/boşaltmaya hazır olması gerekir. Aksi takdirde, geminin hazır olma yükümlülüğünü tam olarak yerine getirmeyen gemi sahibi, bu durumun menfaatlerinden

---

<sup>109</sup> BUSH, s. 454.

<sup>110</sup> ÜLGENER, Bekleme Süreleri, s. 129.

<sup>111</sup> ÜLGENER, Bekleme Süreleri, s. 129.

<sup>112</sup> ÜLGENER, Bekleme Süreleri, s. 129.

<sup>113</sup> ÜLGENER, Bekleme Süreleri, s. 131.

<sup>114</sup> ÜLGENER, Bekleme Süreleri, s. 129. [Reefer Express Lines Pty, Ltd, as Disponent Owners of M/V Abdel Moumen and Albury Sales Company, Inc, as Charterers SMA No 1583 (1981) (Aspragkathou, Review of The Gencon Charter, s. 611)].

<sup>115</sup> ATAMER, s. 76.

## *Mustafa TÜYSÜZ*

yararlanacaktır. 1994 Gencon Klot 6 bu probleme değinilmekte, geminin yükleme/boşaltmaya tüm açılardan hazır olduğu yönündeki kaptanın güvencesi ile staryanın başlayacağı ifade edilmektedir<sup>116</sup>. Dolayısıyla eğer gemi yükleme/boşaltmaya hazır değilse staryaya süresi kesilir. Geminin incelemesi sonucu tüm açılardan yükleme/boşaltmaya hazır olmadığı tespit edilirse, geminin tekrar yükleme/boşaltmaya hazır olmasına kadar geçecek süre staryadan sayılmayacaktır<sup>117</sup>. Bununla birlikte, eğer staryaya süresi kullanılmış ve gemi sürastaryaya süresinde ise, sürastaryanın durmasını sağlamaz. Bu durumda bir kez sürastaryaya başlarsa, hep devam eder (“*once on demurrage always on demurrage*”) kuralı uygulanacaktır<sup>118</sup>.

Time lost klotu deniz ticaretinde kullanılan çeşitli formlarda yer almaktadır. Örneğin, yukarıda ifade edilen The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)’nun 1994 Gencon Klot 6/c 2.alt başlık son cümlede, rıhtım beklenirken kaybolan zamanın yükleme/boşaltma zamanından (staryadan) veya sürastaryaya süresinden sayılacağı ifade edilmektedir. Öte yandan, aynı klotla ilgili son cümlede, bekleme yerinden rıhtıma doğru harekette kullanılan zamanın staryaya süresinden sayılmayacağı belirtilmiştir.

1994 Gencon çarter formu sefer (*voyage*) çarter partilerinde yaygın olarak kullanılmaktadır<sup>119</sup>. Bunun bir nedeni 1994 Gencon 6/c Klotunun 2. alt paragrafında yer alan, rıhtımın hazır olmaması ile ilgili time lost hükmüdür. Bu hükmün donatanların (gemi sahiplerinin) lehine olduğu görülmektedir. Zira bu hüküm, liman içinde veya dışında beklerken hazırlık ihbarında bulunabilmeye izin vermekte ve gemi rıhtımda imiş gibi staryaya süresini başlatmaktadır<sup>120</sup>.

Aynı şekilde, BIMCO Uluslararası Denizcilik Komitesi (*Comité Maritime International -CMI*), Gemi Brokerleri ve Acenteleri Ulusal

---

<sup>116</sup> [https://www.bimco.org/~media/Documents/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_GENCON\\_94.ashx](https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GENCON_94.ashx) (erişim 20.8.2011).

<sup>117</sup> [https://www.bimco.org/~media/Documents/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_GENCON\\_94.ashx](https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GENCON_94.ashx) (erişim 20.8.2011).

<sup>118</sup> ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 609. Bu kuralla ilgili bkz. OKAY, s. 127, dn. 478.

<sup>119</sup> ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 616.

<sup>120</sup> ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 616.

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

Birlikleri Federasyonu (*The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents -FONASBA*) ve Kuru Yük Gemi Sahipleri Uluslararası Birliği (*The International Association of Dry Cargo Shipowners – INTERCARGO*) tarafından ortak olarak yayınlanan *Voyage Charter Party Laytime Interpretation Rules (The Voylayrules) 1993'de*<sup>121</sup> de time lost klozu yer almaktadır. Buna göre, yükleme veya boşaltma rıhtımı hazır değilse ve gemi bekleme yerinde hazırlık ihbarında bulunamazsa, bundan sonra geminin kaybettiği her bir zaman starya süresi başlamış gibi sayılacak veya starya süresi bitmişse sürastarya süresi başlamış gibi sayılacaktır. Rıhtım hazır olduğunda ise bu süreler duracaktır. Geminin hazırlık ihbarının yapılabileceği bir yere ulaşması durumunda, starya veya sürastarya süresi bu ihbarın yapılmasından ve starya süresi açısından, charter partide belirlenen ihbar zamanının sona ermesinden itibaren yeniden başlayacaktır.

Keza, Asbatank<sup>122</sup> form Kloz 6'da<sup>123</sup> “hazırlık ihbarında bulunulduktan sonra, geminin taşıtanın kontrolü altında olmayan bir nedenden dolayı rıhtıma girmesi gecikmişse, bu gecikme kullanılan starya süresinden sayılmayacaktır” hükmü yer almaktadır. Kloz 7'de ise, yükleme ve boşaltma için süreler düzenlenmiştir. Buna göre, geminin durumundan veya bozuk olmasından ya da geminin imkânlarının kargonun yüklenmesi veya boşaltılması bakımından yetersizliğinden kaynaklanan gecikmeler, kullanılan staryadan sayılmayacaktır. Eğer, gemi sahibinin düzenlemeleri veya liman idareleri, kargonun gece yükleme veya boşaltmasını yasaklamışsa, kaybolan bu süreler staryadan sayılmayacaktır. Buna karşılık, gece yükleme/boşaltmayı taşıtan, gönderen veya alıcı yasaklamışsa, bu kaybolan süreler staryadan sayılacaktır. Öte yandan, geminin demirleme yerinden yükleme/boşaltma rıhtımına harekette geçen süreler, safrayı boşaltmada geçen süreler, staryadan sayılmayacaktır.

Time lost klozuyla ilgili olarak, Patricia Star Gemisinin sahibi John A. Kistvad and Co AJS ile W.W.Young Interests (taşıtan) arasındaki davada

<sup>121</sup> <http://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUR5401/h06/undervisningsmateriale/voylayrules93.pdf> (erişim 20.8.2011).

<sup>122</sup> ASBA, ABD'de 1934'de kurulan Gemi Brokerleri ve Acenteleri Birliği Kuruluşudur [Association of Ship Brokers and Agents (USA), Inc., (<http://www.asba.org>, erişim 20.8.2011)].

<sup>123</sup> <http://asbatankvoy.com/asbatankvoy-cp> (erişim 20.8.2011).

## *Mustafa TÜYSÜZ*

hakeme gidilmiştir<sup>124</sup>. İhtilaf 1974 Gencon'la ilgilidir. Gemi Coatzacoalcos'a varmış ancak, boşaltma rıhtımının hazır olmasını beklemek üzere demirleme zorunda kalmıştır. Gemi demirleme yerine varınca, kaptan hazırlık ihbarında bulunmuştur. Olayda gecikme rıhtımın hazır olmamasından kaynaklanmıştır. Hakem heyeti, sefer (yolculuk) charter partinin, taşıtanlara rıhtımı hazır bulundurma ve bunu temindeki risklere katlanma yükümlülüğü yüklediğini belirtmiştir. Keza, hakem heyeti, Gencon formunun 5 ve 6. Klotunda belirtildiği gibi, "time lost in waiting for berth to count" ifadesinin, geminin varmasına rağmen belirlenen rıhtıma yanaşamaması durumunda, bekleme süresinin staryadan sayılacağını gösterdiği görüşündedir. Dolayısıyla, aksine karar vermek, yerleşmiş prensiplere ve tarafların charter partide kabul ettiği şartlara aykırı olacaktır. Heyettekilerin çoğunluğu, burada bir port charter partinin olduğunu da belirtmiştir. Sözleşmede yer alan 11. Kutucukta (Box 11) taşıtan "...Coatzacoalcos/Mexico'yu, daima erişilebilir, daima yüzülebilir, güvenli bir rıhtım" şeklinde belirtmiş olmasına rağmen, gemi vardığında bu rıhtım hemen hazır veya erişilebilir değildi. Dolayısıyla bu durum, taşıtanın aleyhine olacaktır. Keza, heyettekiler, rıhtım sıkışıklığından (dolu olmasından dolayı erişilememesinden) kaynaklanan beklemenin riskini charter partinin çeşidine (*port veya berth charter parti*) bakmaksızın Klot 6'nın belirlediği görüşündeler. Zira kutucuk 11 ile taşıtan, rıhtımın daima erişilebilir olduğunu taahhüt etmiştir. Bu olayda, time lost klotu charter partide yer aldığından, beklemenin risklerini belirleme bakımından charter partinin tipi (yani bir port veya berth olması) bir fark oluşturmayacaktır.

Aynı şekilde North River Freighters Ltd v. President of India<sup>125</sup> olayı da, Gencon formunun time lost klotuyla ilgilidir. Temyiz Mahkemesi (Court of Appeal), hazırlık ihbarının yapılması ile time lost klotunun birbirinden bağımsız olduğunu belirtmiştir. Olayda, charter parti şartları altında rıhtım beklerken kayıp zaman riskinin taşıtana yüklendiği ifade edilmiş ve taşıyanın, hazırlık ihbarı yapılmadığı gerekçesiyle bu haktan yoksun bırakılmayacağına karar verilmiştir. Kaptanın, gemi limana ulaşınca bir

<sup>124</sup> [A. Kistvad and Co A/S, as Owners of the Patricia Star and W.W. Young Interests, as Charterers SMA No 1855 (1983) (Manfred W Arnold, Ferdinand E. Sauer, Michael A. van Gelder, Arbs) (ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 613)].

<sup>125</sup> [North River Freighters Ltd v. President of India [1955] 2 Lloyd's Rep. 668. (ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 613)].

### *Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

ihbarda bulunma yükümlülüğü doğmamıştır, zira bu bir berth charter parti idi. Dolayısıyla, taşıtan hazır bir rıhtımı belirlemek zorunda idi. Olayda ise taşıtan bunu yapmadığından zaman kaybolmuştur.

Benzer şekilde, *Metal & Ropes Company Ltd. v. Filia Compania Limitada ("The Vastric")*<sup>126</sup> davasında mahkeme, North River davasındaki Court of Appeal'in kararına atıf yaparak, *time lost* (beklemede kayıp zaman) hükmü ile hazırlık ihbarının yapılması hükmünün birbirinden bağımsız olduğuna, karar vermiştir.

Bir diğer olayda da mahkeme<sup>127</sup>, *time lost* klozunun grev klozu (*strike clause*) gibi charter partideki diğer klotlardan bağımsız olduğuna karar vermiştir. Grev klozu, geminin varmasından sonra grev veya engellemeler bakımından taşıtanı sorumluluktan kurtarır.

Aynı şekilde, *Navrom v. Callitsis Ship Management SA (The Radauti)* davasında<sup>128</sup> İngiliz Temyiz Mahkemesi (Court of Appeal), *time lost* klozunun mücbir sebep (*force majeure*) gibi charter partideki diğer klotlardan üstün olmadığına (onlardan önce gelmediğine) karar vermiştir. Bu olayda, sözleşmede "*hindrances happening without the fault of the charterers*" klozu (taşıtanın kusuru olmaksızın meydana gelen engeller) ile "*time lost in waiting for berth to count as laytime*" klozu bulunmaktaydı. Bu kloz, taşıtanın kusuru olmaksızın meydana gelen gecikmeler nedeniyle rıhtımın beklenmesi durumunda geçecek sürenin staryadan sayılacağını göstermektedir<sup>129</sup>.

### **SONUÇ**

Geminin yükleme/boşaltma işlemlerindeki gecikmenin sonuçlarına kimin katlanacağı hususunda taşıma sözleşmelerinde (charter partilerde) açık

<sup>126</sup> [Metals & Ropes Company LTD. v. Filia Compania Limitada ("The Vastric") [1966] 2 Lloyd's Rep 219 (ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 613-614)].

<sup>127</sup> [Tonian Navigation Company Inc. v. Atlantic Shipping Company S.A. (The Loucas N), 1971, 1 Lloyd's Rep. 215; 1970, 2 Lloyd's Rep. 482; SMA No 598A (1971)(ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 614)].

<sup>128</sup> [Navrom v. Callitsis Ship Management SA (The Radauti) [1988] 2 Lloyd's Rep. 416 (ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s. 614; BUSH, s. 452-453)].

<sup>129</sup> [1988] 2 Lloyd's Rep. 417 (Eng. C.A.). Keza bkz N.V. Reederij Amsterdam v. President of India (The Amstelmolen), [1961] 2 Lloyd's Rep. 1 (Eng. C.A.) (BUSH, s. 453)].

## *Mustafa TÜYSÜZ*

hükümler olabilir. Bu takdirde yükleme (starya) süresinin başlayıp başlamadığına ilişkin sorun sözleşmelerdeki bu hükümler gereği çözümlenecektir. Taşıma sözleşmeleri, liman çarteri (*port charter*) şeklinde olabileceği gibi rıhtım çarteri (*berth charter*) şeklinde de olabilir.

Sözleşmelerde gecikmelerle ilgili bir hüküm bulunmazsa, faaliyet sahaları kuralı ve kusur-sebebiyet kuralları sorunun çözümünde dikkate alınabilecektir.

Bir *port charter* altında varmış bir gemi (*arrived ship*), taşıtanın hemen ve etkili yönetimine girecek şekilde liman içine varmasını gerektirir. Bir *berth charter* altında varmış bir gemi ise, yükleme için sözleşmede belirlenen rıhtıma veya taşıma sözleşmesinde yer alan şartlar gereği taşıtan tarafından belirlenen rıhtıma yanaşmayı ifade eder. Dolayısıyla, *port charteri* taşıyanlar, *berth charteri* ise taşıtanların lehine görülmektedir. Öte yandan, taşıma sözleşmelerinde taşıtanın belirlenen rıhtımın daima yanaşılabilir olduğuna ilişkin verdiği güvence de onun aleyhine sonuç doğurur.

Diğer taraftan, varmış bir gemi olabilmek için, limanın mevzuatı ve teamüllerini yerine getirmek gerekir. Örneğin, gümrüğe giriş için bazı formalitelerin yerine getirilmesi gerekiyorsa onların yapılması, serbest pratika alınması gerekiyorsa alınmış olması gerekir. Belirtelim ki, çarter partiye konacak klotlarla bu durumların aksi karşılaştırılabilir.

Aynı şekilde, deniz taşımacılığında standart formlar da kullanılmaktadır. Bu formlarda yer alan klotlardaki hükümler staryanın başlamasıyla ilgili hükümler içermektedir. Bu klotlar arasında wibon ve time lost klotu esas itibarıyla, rıhtıma yanaşamamanın sonucunu taşıtana yüklemektedir. Rıhtım dolu olması durumunda taşıyan, geminin limanda olağan demirleme yerine varması üzerine hazırlık ihbarı yapabilecek, starya da buna uygun olarak başlayabilecektir. Time lost klotu, wibon klotundan farklı olarak, rıhtıma yanaşamamaya engel her hale uygulanabilmektedir. Buna karşılık wibon klotu rıhtımın dolu olması nedeniyle geminin yanaşamamasına uygulanmakta, kötü hava şartları gibi diğer nedenlere uygulanmamaktadır.

**KAYNAKÇA**

ASPRAGKATHOU, Despoina, “Review of The Gencon Charter Clauses for The Commencement of Laytime: Analysis of The ‘Time Lost in Waiting for a Berth to Count as Laytime or Time on Demurrage’ Clause”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, October, 2007, s. 603-616, (ASPRAGKATHOU, Review of The Gencon Charter, s.).

ASPRAGKATHOU, Despoina, “The Happy Day and Issues of the Invalidity of a Notice Of Readiness under English Law”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, April, 2007, s. 191-214, (ASPRAGKATHOU, notice of readiness, s.).

ATAMER, Kerim, “Bir Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Whether In Bert Or Not Klozunun Uygulama Alanı ve Davada İleri Sürülmesi”, *İstanbul Barosu Dergisi*, Yıl: 1991, Sa.1, C. 65, s. 60-94 (ATAMER, s.).

BURKE, Raymond, J., “Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Voyage Charters -- Special Problems”, *Tulane Law Review*, Mayi 1975, s. 937-956 (BURKE, s.).

BUSH, Philip, “Charter Party Symposium: Delay and Detention”, 25 *Tulane Maritime Law Journal*, Summer, 2001, s.450, s. 441-468 (BUSH, s.).

CROMWELL, A. Anderson, “Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Time and Voyage Charters: Proceeding to Loading Port, Loading, and Related Problems” *Tulane Law Review*, May, 1975, s. 880-899 (CROMWELL, s.).

ÇAĞA, Tahir/KENDER, Rayegân, *Deniz Ticaret Hukuku*, C. 2, b. 8, İstanbul, 2006 (ÇAĞA/KENDER, s.).

DEMİR-ARAZ, Yeliz, “GENCON (94) Sefer Çarteri Sözleşmesinde Sürastarya Klozu”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl, 2004, C. 3, Sa. 5, s. 85-118 (DEMİR-ARAZ, s.).

HOWARD, Tim/DAVENPORT, Brian, “English Maritime Law Update 1994/1995”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, July, 1996, s. 427-452 (HOWARD/DAVENPORT, s.).

*Mustafa TÜYSÜZ*

KARAKADILAR, Nejat, “Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme ve Boşaltma Müddeti (Starya Süresi)”, İstanbul Barosu Dergisi, Yıl: 1986, Sa.1, s. 27-62 (KARAKADILAR, s.).

KENDER, Rayegân/ÇETİNGİL, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, 9. Baskı, İstanbul, 2007 (KENDER/ÇETİNGİL, s.).

KUMAR, Selva, Charterer has absolute duty to provide cargo: court, The Business Times Singapore, 19 December, 2003 (KUMAR, s.).

OKAY, Sami, Deniz Ticareti Hukuku II, b. 2, İstanbul, 1971 (OKAY, s.).

ÜLGENER, Fehmi, GENCON 94 Çarter Partisine Genel Bir Bakış, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:1, Sayı:1, s. 23-24 (ÜLGENER, Gencon, s.).

ÜLGENER, Fehmi, “Bekleme Sürelerinin Başlangıcına Dair Bazı Hukuki Sorunlar”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C.16, Sa.2, Yıl.1991, s. 122-188 (ÜLGENER, Bekleme Süreleri, s.).

VANDEVENTER, Braden, “Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties”, Tulane Law Review, May, 1975, s. 806-845 (VANDEVENTER, s.).

WILSON, Willian, A., “Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: British Aspects of Chartering Problems: Some Recent Developments”, Tulane Law Review, May, 1975, s. 1065-1076 (WILSON, s.).

----- Law Report: Swell was delay beyond charterer’s control, The Times London, 9 Marc, 1987.

----- Law: Owners to bear expense of delay in loading at berth”, Lloyd’s List, 8 July, 1994.

----- “Law Report: Bad weather no bar to notice of readiness”, The Times London, 20 May, 1987.

*Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*

----- “Meaning of 'whether in berth or not'; Bulk Transport Group Shipping Co Ltd v Seacrystal Shipping Ltd (The Kyzikos); Law report”, The Times London, 24 October, 1988.

----- United Nations Conference on Trade and Development, 27 June, 1990, Trade and Development Board Committee on Shipping Working Group on International Shipping Legislation Twelfth Session Geneva, 22 October, 1990, (<http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/Reports%20and%20Documents/Charter%20Parties-A%20Comparative%20Analysis.pdf>, erişim 22.8.2011).

<http://asbatankvoy.com/asbatankvoy-cp> (erişim 20.8.2011).

<http://www.asba.org> (erişim 20.8.2011).

<http://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUR5401/h06/undervisningsmateriale/voylayrules93.pdf> (erişim 20.8.2011).

[https://www.bimco.org/~/\\_media/Documents/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_GENCON\\_94.ashx](https://www.bimco.org/~/_media/Documents/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GENCON_94.ashx) (erişim 20.8.2011).

BOŞ